Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 23 227
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)

vom 22. April 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. April 2020)

zum Thema:
Auswirkungen von „Corona“-Radwegen

und **Antwort** vom 06. Mai 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Mai 2020)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/23227
vom 22. April 2020
über Auswirkungen von „Corona“-Radwegen

Der Senat ist sich des Stellenwerts des Fragerechts der Abgeordneten bewusst und die Beantwortung Schriftlicher Anfragen der Mitglieder des Abgeordnetenhauses nach Artikel 45 Absatz 1 der Verfassung von Berlin hat eine sehr hohe Priorität. Gegenwärtig konzentriert der Senat seine Arbeit und seinen Ressourceneinsatz aber auf die Bekämpfung der infektionsschutzrechtlichen Gefährdungslage für die Berliner Bevölkerung. Vor diesem Hintergrund beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage im Namen des Senats von Berlin wie folgt:

Frage 1:

Inwieweit verringert sich durch die Wegnahme von Autofahrspuren zugunsten von extrabreiten Corona-Radwegen die Verkehrskapazität für den MIV? (Hier bitte konkret für alle Straßen aufführen, auf denen eine Fahrspur nun zugunsten von Radwegen wegfällt)

Frage 2:

In welchem Maße werden sich die Wartezeiten an den Kreuzungen durch die Wegnahme einer Fahrspur für den MIV verändern, wenn der MIV wieder das Ausmaß erreicht wie vor der Corona-Pandemie? (Bitte für alle betroffenen Straßen listen)

Frage 3:

In welchem Maße werden sich die Staulängen an den Kreuzungen durch die Wegnahme einer Fahrspur für den MIV verändern, wenn der MIV wieder das Ausmaß erreicht wie vor der Corona-Pandemie? (Bitte für alle betroffenen Straßen listen)

Antwort zu 1 bis 3:

Die Breite der temporären Radverkehrsanlagen ergibt sich aus den gültigen Regelwerken, wonach entstandene Restflächen aus der Umwandlung von Fahrstreifen dem Radverkehr (RV) zugeschlagen werden.

Zur Entwicklung der Verkehrskapazität, Wartezeiten und Staulängen durch die Errichtung von temporären RV-Anlagen liegen keine straßengenauen Berechnungen vor. Gleichwohl zeigen Erfahrungswerte, dass sich die Einrichtung einer Radfahrspur positiv auf die Flüssigkeit des Verkehrs auswirkt, insbesondere auf Straßen, auf denen bisher motorisierter Individualverkehr (MIV) und RV zusammengeführt wurden. Durch die Reduzierung der Fahrstreifen für den MIV wird u.a. eine illegale und den Verkehrsfluss hemmende Nutzung durch Parken in der zweiten Reihe unterbunden.

Frage 4:

Geht der Senat von einer Zunahme des Radverkehrs durch diese Maßnahmen aus?
a. Wenn ja, in welchem Maße?

Antwort zu 4:

Ja. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz erwartet, dass eine gute RV-Infrastruktur mittelfristig zu einer erhöhten RV-Nutzung führt. Die Errichtung sicherer, attraktiver, konfliktarmer und flächendeckender RV-Infrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für die Motivation von Radfahrenden. Die sichtbare Erhöhung der Angebotsqualität für Radfahrende ist somit grundlegend für die durch den Senat avisierte Förderung des RV. Eine positive Korrelation zwischen Angebot und Nutzung zeigt sich auch in verkehrsplanerischen Studien und Erhebungen.

Frage 5:

Wie wird überhaupt in Berlin die in Verkehr befindliche Zahl von Fahrrädern und die Anzahl der Nutzungen von Fahrrädern ermittelt?

Antwort zu 5:

Es gibt keine amtliche Statistik zur Anzahl der Fahrräder in der Stadt. Die Frage der Fahrradnutzung - Verfügbarkeit, Einsatzzwecke, Wegedistanzen u.ä. - wird über eine alle fünf Jahre stattfindende Haushaltsbefragung ermittelt (“Mobilität in Städten - SrV“). In diesem Zusammenhang wird auch die Fahrradverfügbarkeit abgefragt. Hierdurch liegen Erkenntnisse zur Fahrradausstattung pro Haushalt vor.

Frage 6:

Wann fand die letzte Zählung außerhalb der 17 Fahrradzählstellen statt?

Antwort zu 6:

Verkehrszählungen finden fortlaufend an unterschiedlichen Straßen statt, im Durchschnitt ca. 1.000 im Jahr. Dabei wird auch der Radverkehr erfasst.

Frage 7:

Anders als motorisierte Fahrzeuge unterliegen Fahrräder keinerlei Registrierungs-, Anmelde- oder Versicherungspflicht. Wie errechnet der Senat den tatsächlichen Bedarf und die erforderliche Dimensionierung von Radverkehrsanlagen?

Antwort zu 7:

Die Dimensionierung von RV-Anlagen erfolgt nicht auf Grundlage der erhobenen oder geschätzten Anzahl der Fahrräder. Vielmehr ergibt sich die Entscheidung über die Errichtung von RV-Anlagen zumeist aus der gesetzlichen Verpflichtung, dem RV ein sicheres und zügiges Fortkommen zu gewährleisten. U.a. ist durch das Mobilitätsgesetz Berlin (MobG) die Errichtung von RV-Anlagen an allen Hauptverkehrsstraßen zwingend vorgeschrieben. Für die Umsetzung gelten u.a. vorgegebene Mindestbreiten.

Berlin, den 06.05.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz